

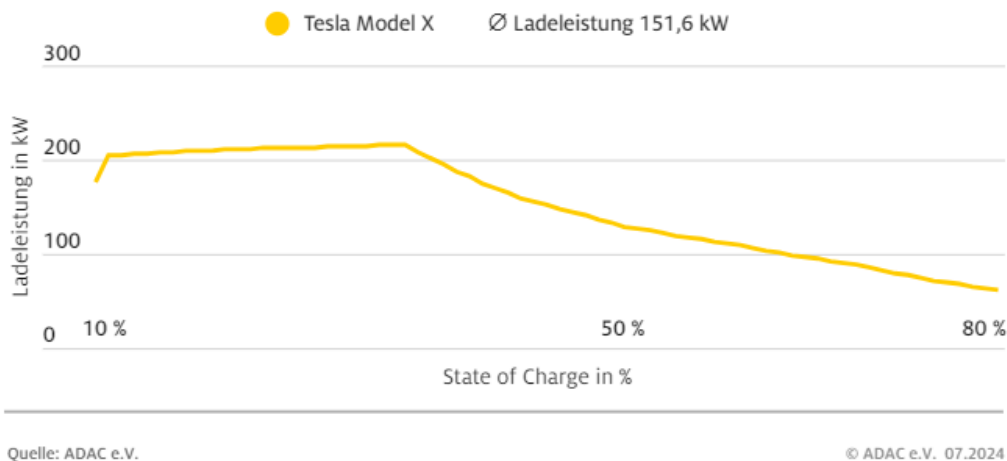
## Günstige Rahmenbedingungen für den weiteren Ausbau von Ladeinfrastruktur

Mit der Einführung der EPDB in nationales Recht wird es einen weiteren massiven Ausbauschub an Ladepunkten in Deutschland geben. Betreiber mit einem guten Zugang zu Immobilienbestandshaltern werden langfristig profitieren.

Um die Transformation zur Elektromobilität erfolgreich voranzutreiben, ist der flächendeckende Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur entscheidend. Mit der Gründung eines unabhängigen Charge Point Operators (CPO) unter der Marke „Stark Energy“ hat die re:cap global investors ag bereits im Jahr 2022 den Startschuss für den Eintritt in das High Power Charging (HPC)-Ladeinfrastrukturgeschäft gegeben. Mit einer breiten Projektpipeline an HPC-Ladeparks tragen wir unseren Teil zur Mobilitätswende bei und ermöglichen institutionellen Investoren die Partizipation an dieser Assetklasse. Bereits mehrere unserer Ladeparks wurden in 2023 sowie im laufenden Jahr erfolgreich in Betrieb genommen. Eine Vielzahl befindet sich aktuell in der Bau- und Planungsphase.

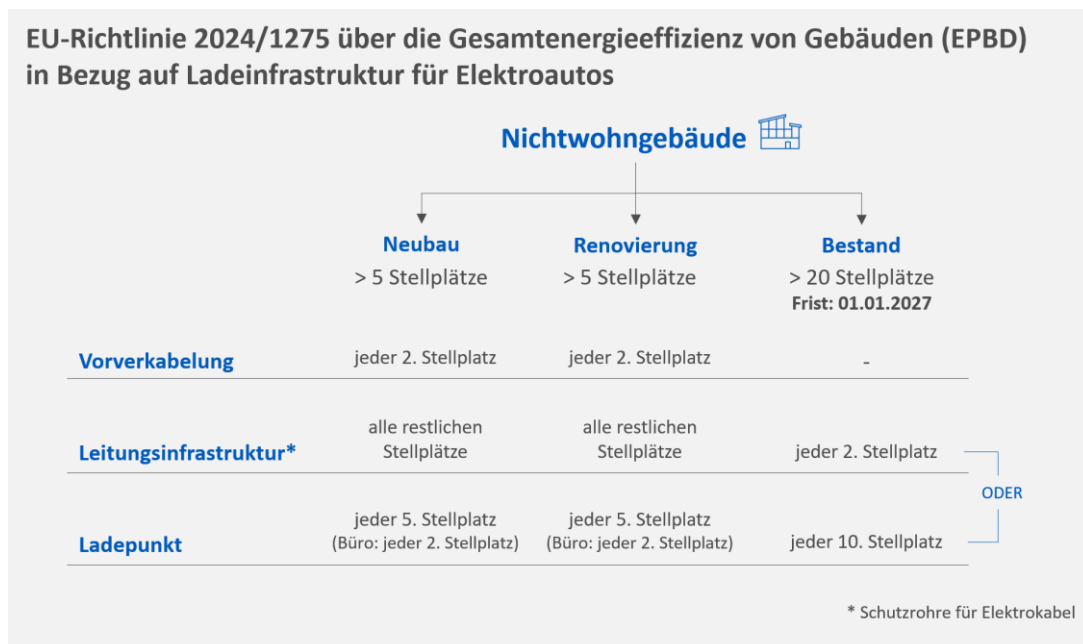
Generell kann zwischen zwei Arten von Ladesystemen unterschieden werden: Wechselstromladen (engl. AC) und Gleichstromladen (engl. DC). Neben AC-Ladestationen, die sich für langsames Laden an Wohn- und Arbeitsstätten eignen, sind besonders DC-Ladesysteme mit erhöhter Ladegeschwindigkeit von großer Bedeutung: High Power Charger bieten mit ihrer hohen Ladeleistung den Kunden maximalen Komfort und kurze Ladezeiten für E-Autofahrer. Insbesondere an verkehrsstarken Standorten mit kurzer Verweildauer, wie beispielsweise in der Nähe von Autobahnen oder an Supermärkten und Einkaufszentren bietet sich der Einsatz von HPCs an.

HPCs verfügen aktuell über eine maximale Ausgangsleistung von bis zu 400 kW je Ladesäule und Ladepunkt. Um ein Elektrofahrzeug zügig laden zu können, muss auch dieses über eine hohe Ladeleistung verfügen. Jedoch sagt die maximale Ladeleistung des Fahrzeuges noch nichts über die Effektivität eines DC-Ladevorgangs aus, da hierzu die Ladekurve des jeweiligen Fahrzeuges entscheidend ist. Diese beschreibt die Ladeleistung in Abhängigkeit des Ladezustandes, sog. State of Charge (SoC). Während die maximale Leistungsaufnahme von hochpreisigen E-Fahrzeugen bereits regelmäßig 200 kW oder mehr erreicht, sieht das Bild der durchschnittlichen Ladeleistung über den gesamten Ladevorgang oft bedeutend anders aus. Der Grund: Elektroautos können üblicherweise nicht konstant mit der Maximalleistung aufgeladen werden. Die Ladekurve eines Fahrzeugs wird wesentlich von verschiedenen Faktoren beeinflusst. Insbesondere vom Ladezustand und der Batterietemperatur. Reale Ladekurven zeigen, dass niedrige Ladestände eine hohe Ladeleistung begünstigen, diese jedoch mit zunehmendem Ladezustand abnimmt. Somit ist das HPC-Laden mit hohen Ladeleistungen oft nur über einen begrenzten Zeitraum möglich, wie in der unten dargestellten Ladekurve eines Tesla Model X ersichtlich ist.



Graphik: Durchschnittliche Ladeleistung eines Tesla Model X [1]

Um den flächendeckenden Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu beschleunigen, ist die EU in jüngster Vergangenheit nicht untätig geblieben. In der Novelle der EU-Gebäuderichtlinie Energy Performance of Buildings Directive („EPBD“) wurden strengere Anforderungen an die Ladeinfrastruktur für sog. Nichtwohngebäude eingeführt. Neue Nichtwohngebäude oder solche, die umfassend renoviert werden und über mehr als fünf Parkplätze verfügen, müssen mindestens eine Ladestation pro fünf Parkplätze installieren und eine Vorverkabelung für mindestens 50% der Stellplätze für zukünftige Ladestationen vorsehen. Für Bürogebäude gilt zusätzlich, dass für je zwei Stellplätze mindestens ein Ladepunkt installiert werden muss. Bis Anfang 2027 müssen Nichtwohngebäude im Bestand mit mehr als 20 Stellplätzen entweder einen Ladepunkt pro zehn Parkplätze oder eine Leitungsinfrastruktur für mindestens 50% der Stellplätze schaffen. [2, 3]



Mit dem EPBD handelt es sich um eine EU-Richtlinie, die alle Mitgliedsstaaten innerhalb von 24 Monaten nach der Verabschiedung am 28.05.2024 in nationales Recht umsetzen müssen. Bisher regelt in Deutschland das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität (**GEIG**) dieses Thema. Es ist also mit einer Anpassung der GEIG an die neuen Vorschriften zu rechnen. Bislang haben nur wenige Bestandhalter von Immobilien sich schon umfassend mit diesem Thema befasst. Für alle Betroffenen ist daher jetzt der richtige Zeitpunkt, die Initiative zu ergreifen.

**Sind Sie Eigentümer von Gewerbeflächen mit zahlreichen Parkplätzen und suchen einen verlässlichen Partner für den Ausbau der Ladeinfrastruktur?**

Die Stark Energy GmbH richtet ihr Angebot speziell an Immobilienfonds, Immobilieneigentümer und Betreiber von Fachmarktzentren, Einkaufszentren, Supermärkten und sonstigen Standorten mit hohem Verkehrsaufkommen. Wir übernehmen sämtliche Errichtungs- und Betriebskosten, bieten attraktive Pachtentgelte und betreiben den Ladestandort nach dessen Errichtung.

#### Referenzen

[1] <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/laden/schnellladen-langstrecke-ladekurven/>

[2] <https://www.gebaeudeforum.de/ordnungsrecht/eu-vorgaben/epbd/>

[3] [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L\\_202401275](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401275)

#### Autoren

Michael Renner, Sven Orbach, Tristan Strobl